

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Voies navigables, environnement et paysages

BAVAY, Gérard; Parmentier, Isabelle; Latteur, Olivier; Ledent, Carole

Published in:

Les voies navigables en Hainaut du Moyen Âge à nos jours

Publication date:

2012

Document Version

Première version, également connu sous le nom de pré-print

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

BAVAY, G, Parmentier, I, Latteur, O & Ledent, C 2012, Voies navigables, environnement et paysages. Dans L Honnoré & B Van Mol (eds), *Les voies navigables en Hainaut du Moyen Âge à nos jours: Catalogue de l'exposition organisée par Hannonia et la province de Hainaut, avec le concours du service public de Wallonie*. p. 93-103.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

**LES VOIES NAVIGABLES
EN HAINAUT
DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS**

CATALOGUE DE L'EXPOSITION
ORGANISÉE PAR HANNONIA
ET LA PROVINCE DE HAINAUT,
AVEC LE CONCOURS DU SERVICE
PUBLIC DE WALLONIE

Publié sous la direction de Laurent HONNORÉ et Bruno VAN MOL
Mons 2012



18. VOIES NAVIGABLES, ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

PAR GÉRARD BAVAY, OLIVIER LATTEUR, CAROLE LEDENT ET ISABELLE PARMENTIER

INTRODUCTION

L'Escaut, la Lys, la Sambre, la Dendre et la Haine se sont prêtés, de manière naturelle, à la navigation. Avant que l'homme n'aménage ces cours d'eau, les contingences étaient multiples et avaient noms rochers, gués, méandres, rapidité ou lenteur des courants, étiage ou hautes eaux. Pourtant, le moyen âge a misé de façon privilégiée sur les voies d'eau. Ainsi naissent des perspectives paysagères nouvelles : quais, trous, rivages, portes d'eau, fossés de fortification, ponts, barrages meuniers, vannes, pires, enrochements, fascines, talus ... Bien souvent, les interventions humaines ignorèrent la complexité et les aléas de la vie d'une rivière ou d'un fleuve. Croyant améliorer la navigabilité de l'Escaut dans la traversée de Tournai, on provoqua un immense ensablement. Pour faciliter la navigation en amont des Sartis, on multiplia les inondations dans la dépression de la Haine. Dès le XVII^e siècle, on envisage la création de voies d'eau indépendantes des réseaux hydrographiques. Les coûts évoqués et les difficultés rencontrées interrompent bien des rêves. Le XIX^e siècle correspond à l'affranchissement de plus en plus marqué des voies d'eau créées de toutes pièces. L'industrialisation explique le grand intérêt qu'on leur porte désormais : écluse, bassin d'épargne, machine élévatoire, pont-canal, tunnel, ascenseur à bateau sont autant de concepts nouveaux. Le XX^e siècle n'innovera pas moins (plan incliné de Ronquières, ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu). Les grands ouvrages hydrauliques se voient aujourd'hui de loin. Des paysages oubliés sont à redécouvrir. Tandis qu'autour du réseau des voies d'eau des paysages inédits continuent à voir le jour pour le travail des hommes autant que pour leurs loisirs.

NOTICES

1. Chaland romain de Pommerœul, photographie, 2011. Ath, Espace gallo-romain.

Un jour, une voie romaine rencontre une rivière. La voie est celle qui joint Bavay à Velzeke (et Gand). La rivière est la Haine, un affluent de l'Escaut. Une vie se développe autour de ce point de traversée. Des objets se perdent dans l'eau. Des embarcations pourrissent dans la vase ou s'immergent complètement. Des hommes entassent des pierres sur les berges pour assurer leurs pas. Puis le lieu se vide ... aussi vite qu'il s'est peuplé. Les siècles passent. La rivière se déplace au gré des inondations et des méandres ... puis est détournée radicalement par le fait de l'homme. Les alluvions s'entassent et tout est oublié. Puis une pelle mécanique vient et remonte des objets. On en parle. Des amateurs viennent faire leurs récoltes puis des archéologues viennent (ou ne viennent pas). Le site est riche, d'autant plus riche qu'il conserve des objets qui, habituellement, se désagrègent en quelques décennies. Ici, le marécage les a conservés à l'abri de l'air. Le bois est d'hier et le métal d'une étonnante jeunesse. Surtout, il y a ces pontons et ces quais. Et, plus étonnant encore, il y a ces pirogues monoxyles et ce chaland. Il est certain que, voici près de 2000 ans, des hommes s'installèrent là. Qu'ils choisirent l'endroit en fonction des rapports privilégiés entre la route et un confluent de la rivière. Qu'ils eurent des embarcations et que, pour le moins, ils traversèrent et firent traverser la rivière à d'autres hommes et à des marchandises. Naviguèrent-ils vraiment sur la Haine ? Allaient-ils jusqu'à Tournai ? Et remontèrent-ils la rivière au-delà de ce point. Seules des fouilles élargies ou un autre coup de chance pourrait aider à résoudre ces questions.

Gérard Bavay

2. Environnement du site des fouilles (période gallo-romaine) au passage de la Haine à Pommerœul, carte synthétique des observations archéologiques en 1975-1976, extrait de *Boisson d'immortalité. Regards sur Pommerœul gallo-romain*, s.l., 2008, p. 36.

Si l'archéologie du paysage existe, c'est sur le site de Pommerœul qu'elle trouve l'une de ses plus belles expressions. Les époques ici se sont superposées et les traces se sont emmêlées. D'abord, il y a la Haine et la dépression dont elle ne parvient pas trop à sortir. Le cours est sinueux et se déplace au cours des temps. Il y a deux mille ans, des hommes rencontrent un point situé au confluent de la Grande Haine et de la Petite Haine. Par hasard ou peut-être de manière très intentionnelle, leur route rencontre les deux rivières presque au point où elles se rejoignent. Et ils décident de les traverser en amont de leur confluent. Au Bas-Empire, la bourgade s'éteint définitivement. La route, quant à elle, se perpétue. Dès le XII^e siècle, la Haine retrouve une importance de voie navigable pour le transport de la houille du Borinage vers l'Escaut. Au XVIII^e siècle, vient l'étape de la canalisation du cours de la Haine puis, au début du XIX^e siècle l'ouverture à la navigation du premier canal de Mons à Condé sur lequel viendra se greffer, après l'indépendance du pays, le canal de Pommerœul à Condé. C'est aux affaissements dus à une exploitation minière intensive que l'on doit les marais d'Harchies... où sombra, un peu plus encore, le site gallo-romain de Pommerœul. Après la mise en place de l'autoroute de Mons à la France par Hensies vint enfin l'établissement du nouveau canal de Pommerœul à Blaton (1975). C'est à cette occasion que, dans un paysage déjà labouré en tous sens au cours du temps, l'on découvrit, à plusieurs mètres de profondeur, les traces des anciens pontons de l'agglomération antique.

Le plan montre, avant le déplacement du cours principal vers le sud, le confluent de la Grande Haine et de la Petite Haine (au centre). Le nouveau canal dont le creusement fut à l'origine de la découverte est le canal de Pommerœul à Blaton (de la gauche vers le coin supérieur droit). Le tracé de la voie romaine est représenté par une ligne rouge pointillée (direction approximative sud-nord). En blanc, sur le tracé du canal, les lits colmatés de la Grande Haine et de la Petite Haine. Des dépotoirs ont été fouillés entre les deux lits.

Gérard Bavay

3. Évolution depuis l'antiquité des hauteurs de lit, de niveau d'eau et de berges de l'Escaut à Tournai. Document communiqué par Laurent Verslype.

Profils de principe du cours de l'Escaut en amont (à droite) et dans le centre de la ville ainsi qu'en aval (à gauche). Les chiffres romains encerclés indiquent la chronologie des niveaux schématisés. Les dates renseignent sur les niveaux de référence utilisés et précisément documentés.

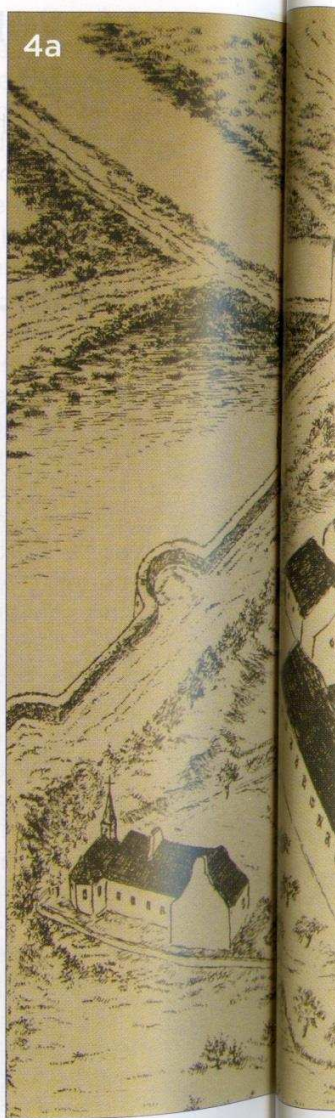
a et b. Profils de principe des horizons successifs de stabilisation de berges et de fondation sur pieux (pieux schématiques), des niveaux de circulation et constructions (bâtiments schématiques) et des enrochements de berge (berges foncées) du I^{er} au IV^e s.

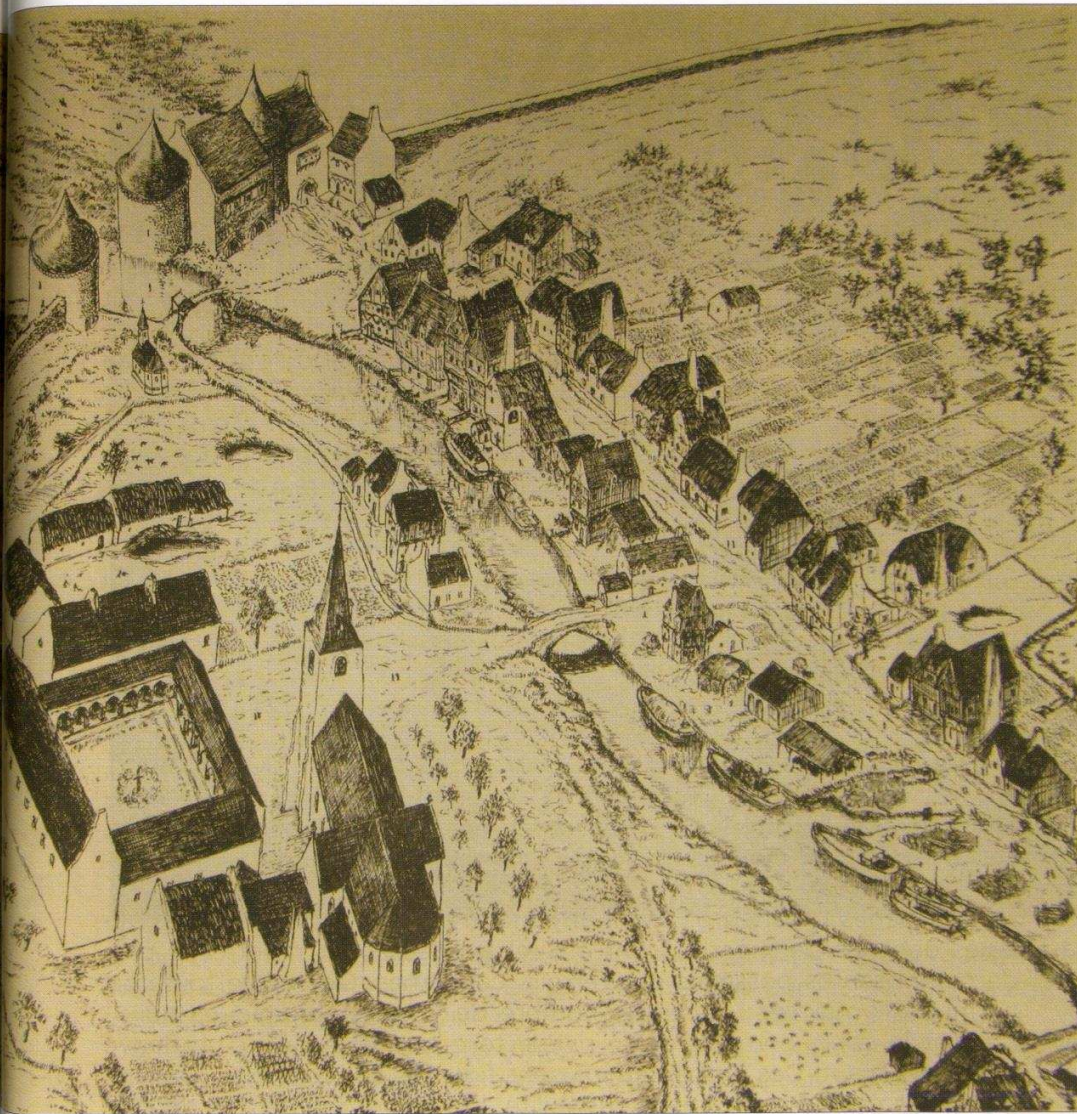
c et d. Profils de principe des niveaux d'eau, du lit et des berges entre le XII^e et le XVI^e s.

e et f. Profils de principe des niveaux d'eau, du lit et des berges au XVII^e s.

g. Profil de principe des niveaux d'eau et des quais après la canalisation (XVII^e-XVIII^e s.).

Les niveaux de circulation sont passés de la côte 11,20 dans la première moitié du I^{er} s., à 17,90 au XX^e s., soit un exhaussement de près de 7 m dont près de 3 m depuis le XV^e s. C'est en 1684 que la largeur du cours sera régularisée entre 17 et 21 m et que l'encrassement et l'ensablement du lit seront définitivement résolus, lors de la canalisation entreprise par Louis XIV. Les ponts anciens disparaissent alors ou sont remplacés : le plan en relief de 1701 et les cadastres successifs puis les photographies anciennes reflètent cette évolution. Après 1784, des ponts tournants apparaissent progressivement, remplacés par les ponts levants représentés au XIX^e s. Un fleuve certes dynamique mais immobile. Une agglomération certes sédentaire mais en mouvement. La seconde s'est perpétuellement adaptée aux caprices du premier de part et d'autre de son cours (L. VERSLYPE, *Ville en mouvement, fleuve immobile ? L'évolution des berges de*





l'Escaut à travers les siècles, dans *Revue du Nord*, n° 14 hors-série, Collection Art et Archéologie, 2009, p. 123).

Les divers profils permettent de voir que le fond du lit se situait entre 8 et 9 mètres (au-dessus du niveau de la mer) au ler de notre ère et se situe actuellement un peu au-dessus des 12 m. De même, le niveau de l'eau se situait un peu au-dessus des 11 m. Il se situe aujourd'hui tout près des 15 m. Enfin, le niveau des berges était un peu au-dessus des 13 m au moment de l'apparition de la ville. Il se situe aujourd'hui à pas moins de 17 mètres dans le centre urbain.

Gérard Bavay

4. Le rivage de la Trouille à Mons.

4a. Emplacement du Rivage à Mons vers 1550, extrait de H. LÉONARD, *La ville de Mons en 1550. Essai de restitution en vue perspective et textes à l'appui*, dans *Annales du Cercle archéologique de Mons*, t. 63, 1958, planche XXII, p. 145.

Le Rivage fait partie de la physionomie de la ville de Mons dès le XII^e siècle. Il est notamment mentionné sous le nom latin de Portus et est assez important pour justifier que l'une des trois portes de l'enceinte comtale édiflée à la fin du XII^e siècle lui soit consacrée. Au XIV^e siècle, les gestionnaires de la ville font régulièrement appel aux « porteurs » du rivage pour des manutentions importantes et délicates à réaliser en divers points de la ville. La première représentation graphique des lieux apparaît sur le plan de Jacques de Deventer (vers 1550). Le Rivage, couplé à la double porte du Rivage (porte d'eau et porte terrestre), se trouve à la limite de l'intra-muros, au sud-ouest de la ville. Il se présente sous la forme d'une zone d'accostage, de déchargement et de manutention placée sur la rive droite de la Trouille entre l'actuelle rue de Bouzanton et l'actuelle place des Alliés. Une partie de la rive de la Trouille (la plus proche de la porte) est occupée par des propriétés bâties dont l'extrémité arrière coïncide avec la berge du cours d'eau. Le reste de l'espace se présente avec un retrait sensible par rapport au cours d'eau et cela sur près de 140 mètres. Cette

situation va se perpétuer jusqu'au dernier tiers du XIX^e siècle. La carte de Ferraris (1770-1777) détaille le Rivage, la double porte et le cheminement complexe (à travers le système de défense) de la voirie reliant la porte du Rivage à la voie de Valenciennes. La liaison entre la porte du Rivage et le canal de Mons à Condé n'est pas moins complexe et s'effectue notamment par le biais d'un assez vaste bassin. Le plan parcellaire de Popp montre le site intra-muros dans sa physionomie ancienne. La rue du Rivage se prolonge jusqu'au carrefour de la rue de la Petite Guirlande. Par la suite, les chantiers d'assainissement de la ville conduiront au détournement de la Trouille et donc à la disparition du cours d'eau dans son tracé intra-muros. Une rue d'une largeur inaccoutumée est le seul élément qui subsiste aujourd'hui de ce quartier très particulier de la ville médiévale. Le dessin d'H. Léonard apporte une interprétation plus concrète de ce Rivage de Mons. Des embarcations sont amarrées le long du quai et des marchandises sont stockées sur le terre-plein qui borde la Trouille. On imagine bien le chemin direct conduisant vers l'enceinte du XII^e siècle et transitant par la rue de la Grosse-Pomme.

Gérard Bavay

4b. Emplacement du Rivage à Mons. Situation des lieux actuelle, photographie, 2011. Collection Gérard Bavay.

La rue Masquelier correspond à l'ancien Rivage de Mons. Le cours de la Trouille se trouvait au pied de l'actuel mur d'enceinte de l'ancien couvent des Capucins (à droite). Entre la Trouille et les maisons alignées sur le côté est de la rue (à gauche), l'espace garde sa largeur originelle et des immeubles du XVII^e siècle concrétisent encore l'allure que devaient avoir les maisons de commerce établies à cet endroit par les marchands liés à la vie économique du Rivage de Mons. À deux pas de la rue Masquelier, une rue du Rivage conserve, dans la toponymie, le souvenir de la vocation ancienne de ce secteur.

Gérard Bavay

5. Franchissement d'une porte d'eau sur la Lys à Halluin vers 1600, extrait de J.-M. DUVOSQUEL (édit.), *Albums de Croÿ*, t. 12, Bruxelles, Crédit communal, 1985, pl. 162. Référence du document original : Bibliothèque d'État de la République tchèque, Prague, Ms. XXIII/A9/2.

Les portes d'eau ou « trous » sont attestées dans nos régions dès le moyen âge. La représentation de la porte d'eau de Halluin (Lys) dans les *Albums de Croÿ* (vers 1600) est l'une des plus anciennes connues. La Lys semble ici couler de gauche à droite. Comment comprendre autrement le fait que sept haleurs se sont attelés au bateau de droite et le tirent manifestement vers la gauche, si ce n'est pour le rapprocher de la porte que cette nef devra franchir et qu'elle aborde à contre-courant. Malgré la voile gonflée qui indique un vent contraire, le halage en cours montre que l'intention est bien de tirer le bateau vers la gauche. La porte d'eau, assez sommairement dessinée, semble devoir se manœuvrer à partir de l'autre rive de la rivière. Elle s'inscrit, en tout cas, en un point resserré du lit de la rivière. Cette dernière s'élargit spécialement vers la droite, ce qui doit correspondre à l'effet des remous causés par l'ouverture de la porte mais aussi à la vitesse prise par l'eau dans des endroits de ce type. Aujourd'hui encore, le bief d'aval de certaines des plus hautes écluses, à l'instar de celle d'Ittre sur le Canal de Charleroi à Bruxelles, intègre cette contrainte.

Gérard Bavay

6. Cours de la Lys à Brillon vers 1600, extrait de J.-M. DUVOSQUEL (édit.), *Albums de Croÿ*, t. 25, Bruxelles, Crédit communal, 1990, pl. 185. Référence du document original : Bibliothèque nationale d'Autriche, Vienne, Département des manuscrits et incunables, Cod. Min. 49.

Les gouaches d'Adrien de Montigny montrent le plus souvent des villages dont les perspectives ont été retravaillées pour montrer le plus de composantes possibles des terroirs concernés. On trouve toutefois parmi ces gouaches un certain nombre de vues panoramiques qui illustrent le cours complet d'une rivière telle que la Lys ou d'un fleuve tel que l'Escaut. Des embarcations sont figurées sur ces voies d'eau et trahissent évidemment leur navigabilité. L'examen des berges de plu-



6
sieurs des tronçons représentés permet de déceler la présence régulière de petits ouvrages établis en certains points des berges de ces voies canalisées. Tout porte à croire que ces ouvrages, dotés de vannes (ou de portes à la manière des trous d'eau) sont là pour empêcher l'extension des eaux de la rivière vers des terrains situés dans ses abords immédiats. Les « trous d'eau », dispositifs permettant de hausser artificiellement le

la ville, qui est tout naturellement privilégiée. L'Escaut sort de la ville par le pont des Trous qui est l'avant-dernier ouvrage visible vers la gauche du plan. Le dernier ouvrage figuré de ce côté est l'écluse du Pré-aux-Nonnains, ouvrage établi une cinquantaine d'années plus tôt et qui visait à hausser le niveau de l'eau dans la traversée de la ville et ainsi à faciliter grandement le transit de lourdes embarcations. Le plan laisse deviner les

niveau de l'eau dans le lit principal, sont très probablement la raison d'être de ces aménagements paysagers. De cette manière apparaît la préoccupation (et la nécessité imposée par ailleurs) de pallier les nuisances provenant de la montée des eaux dans le cours principal. La question est d'autant plus délicate à résoudre dans les secteurs géographiques où la pente des cours d'eau est faible et où le moindre rehaussement du niveau des eaux se répercute très loin vers l'amont du cours principal mais également dans tous les vallons annexes.

Gérard Bavay

7. Traversée de la ville de Tournai par l'Escaut, plan manuscrit, 1622. Archives générales du Royaume, Cartes et plans manuscrits, 2476.

Ce document constitue, pour la période antérieure à 1800, l'une des plus remarquables iconographies fournissant la figuration détaillée d'un large tronçon de fleuve dans toute la traversée d'une ville. Il résume tous les aspects de la question de l'environnement quand celle-ci se pose dans le cadre de la relation entre un milieu urbain et une grande voie navigable.

Résumons-en les principales dimensions. L'Escaut pénètre dans la ville par le Luchet d'Antoing (à droite) et c'est donc la perspective de l'Escaut vu de la rive gauche, partie principale de

effets de cette fausse bonne solution. Du fait du barrage constitué par l'écluse, des alluvions se sont accumulées partout dans la traversée de la ville et ont eu pour conséquence de rehausser le niveau du fleuve. De ce fait, les ponts anciens se sont progressivement trouvés bien moins efficaces que par le passé, le niveau d'eau tendant à se rapprocher des arches de ces ponts que l'on identifie au nombre de six entre le Luchet et le Pont des Trous. D'amont en aval, le plan distingue ainsi le pont à l'Arche (pont dédoublé et accosté de tours défensives), le pont à ponts (franchissant la rivière à un endroit où celle-ci s'élargit de manière assez considérable et pour lequel on ne compte pas moins de huit arches), le pont Tournu (doté d'une arche principale et de six arches de moindre importance) et, enfin, le pont du Chateau (au fort caractère de fortification). Outre les ponts, le plan permet de distinguer quatre alignements de moulins à eau situés entre le pont à Ponts et le pont Tournu. Au total, ces alignements se composent, au minimum (pour autant que l'on puisse en juger), de pas moins de 22 moulins. On remarquera au passage que ces moulins ne peuvent tourner que si la hauteur de l'eau est suffisante et, donc, si l'on peut, pour leur usage, retenir les eaux du fleuve au moins de manière régulière. En ce sens une porte d'eau est établie un peu en amont du pont à Ponts et permet, en cas de fermeture, de faire monter l'eau de manière à ce qu'elle puisse être utilisée pour les moulins. Une autre porte d'eau apparaît en aval de ce même pont. Une autre encore à hauteur de l'hôpital Notre-Dame et une autre enfin à hauteur de l'entrée du canal alimentant les douves du château. Ces quatre portes d'eau correspondent à autant de pyres que l'on ouvre de manière régulière pour le passage des convois de nacelles et que l'on referme ensuite pour permettre à l'eau de s'accumuler de nouveau au bénéfice des moulins. Des couloirs ceinturés de d'îlots ou de fascines (ou palplanches) sont ainsi mis en place et se fauillent entre les alignements de moulins. C'est l'expertise exclusive des pyremans tournaisiens qui leur permet de négocier la traversée de la ville. C'est aussi leur source de revenus. On comprendra qu'ils n'aient accepté qu'avec la plus grande réticence toute amélioration du cours du fleuve à l'intérieur de la ville, la difficulté de la traversée étant la source de leur revenu et leur monopole absolu. Des dizaines de barques et de nacelles sont ainsi représentées sur tout le cours intra-muros du fleuve. Ces embarcations (dotées d'un mât généra-

lement rabattu dans cette figuration) sont amarrées à des quais dont le plan ne fournit malheureusement pas le détail.

Gérard Bavay

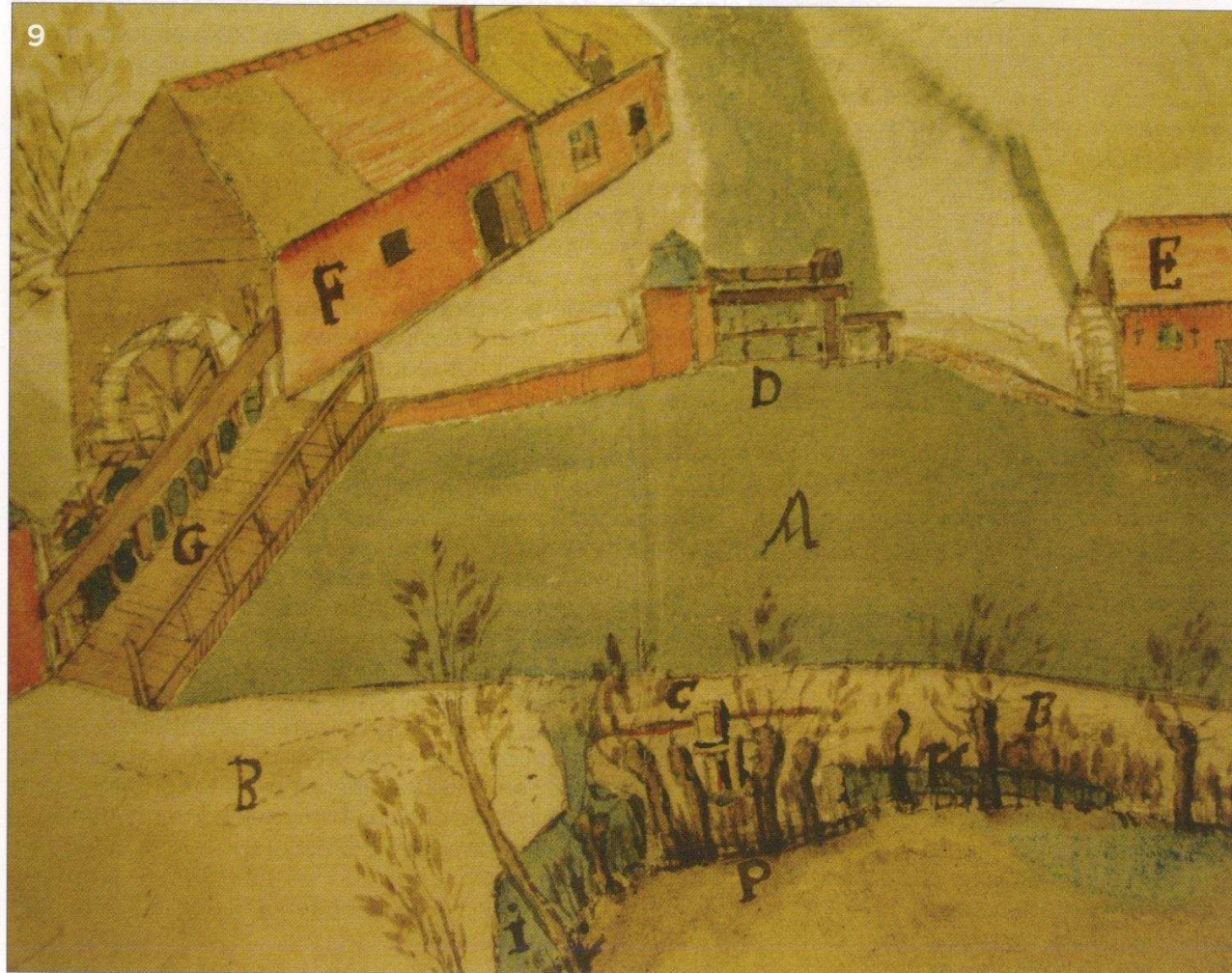
8. Le pont des Trous à Tournai, extrait du plan de la traversée de la ville de Tournai par l'Escaut, plan manuscrit, 1622. Archives générales du Royaume, Cartes et plans manuscrits, 2476 (détail).

L'enceinte médiévale de Tournai s'étend sur les deux rives de l'Escaut. C'est le résultat du développement très ancien de la ville de part et d'autre du fleuve. Outre les habituelles portes terrestres (comme dans toutes les autres villes fortifiées), Tournai possède donc deux portes d'eau. L'une vers l'amont au lieu-dit Luchet d'Antoing et l'autre vers l'aval actuellement désignée sous le nom de Pont des Trous. L'édifice actuel est le résultat de bien des remaniements et notamment d'une reconstruction menée suite aux bombardements de la Seconde Guerre mondiale. À cette occasion, l'arcade centrale a été élargie au détriment des arcades latérales pour permettre le passage de bateaux de plus fort tonnage (2000 tonnes). Il est question à l'heure actuelle de revoir encore la largeur de l'arcade centrale ou de réaliser un contournement de l'ensemble du site.

Le dessin de 1622 montre le Pont des Trous dans son aspect médiéval. L'ouvrage d'art prend le relais de l'enceinte urbaine qui se caractérise ici par un fossé et une courtine ponctuée de tours rondes. La courtine est appuyée sur des levées de terre. Aux points de liaison des fossés et de l'Escaut, des ouvrages de maçonnerie permettent de contrôler le niveau des eaux dans les fossés et de rendre ces derniers indépendants du niveau de l'Escaut. L'ouvrage se présente sous la forme d'un pont et permet effectivement de traverser le fleuve. Il ne s'agit toutefois pas d'assurer quelque trafic que ce soit par ce pont mais seulement de permettre une surveillance à partir de sa galerie supérieure. Il pourrait également être utilisé pour repousser des assauts qui pourraient être menés de ce côté. Ici, les trois arcades sont manifestement identiques.

Gérard Bavay

9. Dispositif associant la gestion des moulins et celle de la navigation sur la Dendre à Deux-Acren, plan manuscrit, 1716. Archives de l'État à Mons, Cartes et plans, 489.

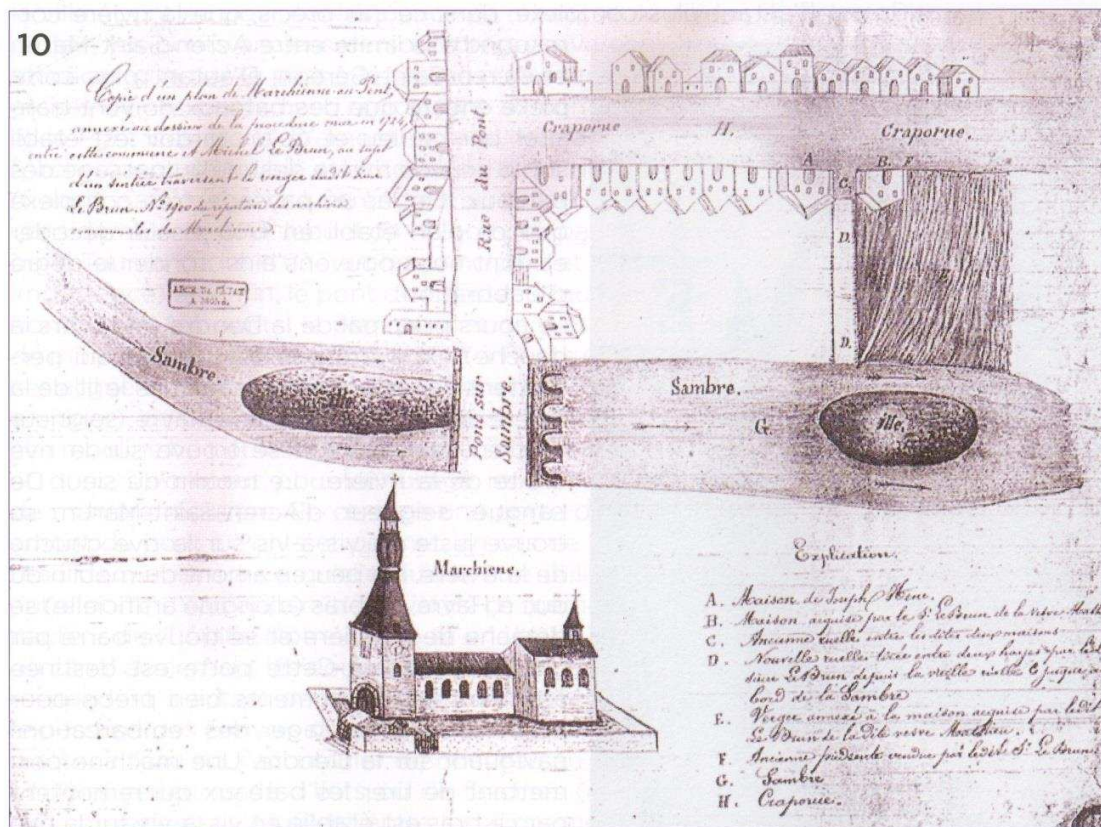


Le cas des moulins de Deux-Acren, sur la Dendre, illustre les difficultés qui surgissent régulièrement entre les meuniers et les bateliers. La situation est d'autant plus complexe, dans ce cas précis, que la rivière correspond à la limite entre Acren-Saint-Martin et Acren-Saint-Géréon. D'autant plus complexe encore que des bateaux doivent transiter par ce lieu et qu'un tordoir est établi sur le bras de rivière destiné au passage des bateaux. De là, un paysage très complexe que ce plan établi en 1710 vise à décoder et dont nous pouvons ainsi sonder le degré d'élaboration.

Le cours principal de la Dendre (aval vers la gauche) est barré par des vannes qui permettent de faire monter l'eau dans le lit de la rivière. Le moulin du duc d'Havré, seigneur d'Acren-Saint-Géréon se trouve sur la rive droite de la rivière. Le moulin du sieur De Langue, seigneur d'Acren-Saint-Martin, se trouve juste en vis-à-vis sur la rive gauche de la rivière. Un peu en amont du moulin du duc d'Havré, un bras (d'origine artificielle) se détache de la rivière et se trouve barré par une porte d'eau. Cette porte est destinée à s'ouvrir à des moments bien précis pour permettre le passage des embarcations naviguant sur la Dendre. Une machine permettant de tirer les bateaux qui remontent par ce bras est établie en vis-à-vis sur la rive gauche de la rivière. Lorsque la porte est ouverte, le passage des bateaux est possible mais le fonctionnement des moulins est interrompu. Tout comme le fonctionnement du tordoir jouxtant la porte d'eau.

Gérard Bavay

10 Vue en perspective de Marchienne-au-Pont : la Sambre et ses îles, croquis, 1724. Archives de l'État à Mons, Cartes et plans, 1059.



Ce croquis anonyme du XVIII^e siècle, réalisé dans le cadre du règlement d'un conflit de propriété en bord de Sambre, met en évidence une des caractéristiques de cette rivière, et plus largement, des cours d'eau à l'époque : la présence de nombreuses îles ou bancs de roches et de graviers. Certains sont suffisamment grands pour être « habitables » ou pour accueillir des moulins, d'autres sont de taille plus restreinte. Leur présence est une gêne à la navigation, rendant les eaux tumultueuses,

obligeant à manœuvrer pour contourner l'obstacle, nécessitant de la part des bateliers une bonne connaissance de la topographie des lieux afin d'éviter les petites îles lorsqu'elles affleurent à peine, suite à la montée des eaux. Pour améliorer le chenal navigable, les ingénieurs des voies hydrauliques des XIX^e et XX^e siècles feront éliminer la plupart de ces îlots, dégagant ainsi le parcours des bateaux. D'un point de vue environnemental, la disparition de ces territoires, refuges de nombreuses espèces animales (oiseaux, castors...), aura un impact important en termes de biodiversité.

Isabelle Parmentier

11. Le cours de la Sambre en Namurois et en Hainaut, carte imprimée, vers 1791. Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur, Bibliothèque Universitaire Moretus Plantin, Réserve précieuse, RCA 2/012.

Œuvre de Franz Johann Joseph von Reilly (°1766 - †1820), cartographe, écrivain et éditeur viennois, cette carte représente le cours sinueux de la Sambre à travers les régions hennuyère et namuroise où elle rejoint la Meuse. La rivière parcourt environ 180 km, de sa source à son confluent, dont une centaine en Belgique. De premiers travaux de canalisation de la Sambre sont effectués sous la Période hollandaise, suivis d'autres au fil du XIX^e et début du XX^e siècle, « coupant » certains méandres et créant ainsi de nouveaux paysages. Les « spectaculaires ondulations » de la rivière ont impressionné de nombreux cartographes qui

les ont souvent exagérées et en ont livré une représentation fantaisiste, imposant à l'historien une approche critique de ces documents dans une perspective d'histoire de l'environnement.

Carole Ledent – Isabelle Parmentier

12. Le Luchet d'Antoing à Tournai.

12a. Plan de l'écluse du Luquet, avec l'élévation et les différentes coupes, plan manuscrit, 1745. Vincennes, Archives de l'Inspection du Génie (extrait de F. THOMAS et J. NAZET (dir.), *Tournai, une ville, un fleuve*, Bruxelles, 1995, p. 197).

Le toponyme Luquet ou Luchet d'Antoing renvoie au mot huisset (petit huis ou petite porte). Il conviendrait d'ailleurs peut-être à cet égard de plutôt lire et comprendre l'uchet. Comme l'endroit correspond à l'une des portes d'eau de la ville, il est le lieu de précautions particulières. Il s'agit en effet de créer un ouvrage susceptible de livrer le passage à des bateaux d'un certain tonnage (tout comme aux « grandes eaux » éventuelles des inondations qui ravagent le cours de l'Escaut) mais aussi, contrainte inverse, d'empêcher le passage d'éventuels assiégeants souhaitant surprendre la ville. Les dispositifs à mettre en œuvre sont donc partiellement du même type que ceux destinés à une porte terrestre mais... avec quelques spécificités. La vue en élévation permet de distinguer les trois arches de cette porte d'eau. Les arches latérales, plus petites, sont habitées de roues à aubes qui permettent d'actionner des mécanismes de moulin. L'arche centrale montre une grande vanne de bois qui permet de hausser le niveau de l'eau de manière à faire tourner les moulins. Mais on peut également, en recourant au même dispositif, provoquer une large inondation en amont de la ville et, de cette manière, entraver les tentatives d'approche des ennemis sur tout ce côté de la cité. Par la même occasion, les fossés de la ville peuvent se remplir d'eau et renforcer encore les défenses de l'enceinte urbaine. L'ouvrage est ici vu de l'intérieur de la ville. Le plan permet de distinguer plusieurs profondeurs de bâtisse. De l'extérieur vers l'intérieur de la ville, on distingue d'abord la porte d'eau proprement dite (voir 10b). Vient ensuite un pont qui sépare le mur de défense d'un dispositif à trois arches. À ce dernier niveau, l'arche centrale est surmontée d'une tour qui permet l'abaissement ou le relèvement d'une grande porte de bois (en vue de l'inondation) tandis que les arches latérales sont à mettre en rapport avec les roues à aubes des moulins logés dans les pavillons placés de part et d'autre du fleuve.

Gérard Bavay

12b. Plan levé en 1800 par le capitaine ingénieur Mabilie, plan manuscrit, 1800. Vincennes, Archives de l'Inspection du Génie (extrait de F. THOMAS et J. NAZET (dir.) *Tournai, une ville, un fleuve*, Bruxelles, 1995, p. 194-195).

Le plan levé par Mabilie figure la face extérieure du Luchet et correspond donc au bâtiment situé à l'arrière-plan de la vue précédente. Il permet de détailler les grandes roues placées au-dessus des arches et destinées à manœuvrer à la descente ou à la montée des cadres de bois susceptibles d'empêcher le passage. Ces cadres sont figurés dans les arches. De là, la structure générale de l'ouvrage qui, outre ses tours établies au niveau des quais, comporte une grande salle placée au-dessus des arches et abritant l'ensemble des machineries.

Gérard Bavay

13. La Sambre à Gozée, aux pieds de l'abbaye d'Aulne, extrait de l'« Atlas des communications vicinales de la commune de Gozée, Arrondissement administratif de Thuin, Province de Hainaut », s.l., 1922 [copie certifiée conforme de l'atlas de 1846]. Archives de la Ville de Thuin.

Pour se faire une idée exacte de la physionomie ancienne des rivières, il convient de prendre en considération les multiples « bras » artificiels qui ont été creusés à partir de ces cours d'eau et qui forment un véritable micro-réseau de dérivations servant à l'alimentation des « usines » sous l'Ancien Régime, voire au-delà. Le « bief du moulin », de la Sambre à l'abbaye d'Aulne, visible sur cette page de l'Atlas vicinal, en est un bel exemple ; les souterrains de l'abbaye forment d'ailleurs toujours à l'heure actuelle un réseau hydraulique important, classé comme « Cavité souterraine d'intérêt scientifique » par le Service public de Wallonie en raison de la faune qui y est hébergée. Bon nombre de rivières et ruisseaux étaient démultipliés par les « usiniers » qui détournaient une partie du flux au moyen de biefs creusés à cette intention. Cette utilisation anarchique de l'eau, rendant difficile toute gestion des débits, a eu des conséquences environnementales et favorisé les inondations. La Sambre et ses affluents (Piéton, Eau-d'Heure, Biesme...) sortaient fréquemment de leurs lits. Plusieurs crues dévastatrices ont marqué les esprits ; dans

la région carolorégienne, au début du XIXe siècle du moins, c'est chaque année que la Sambre déborde. Il faut dire qu'à cet endroit la plaine alluviale est large à cause de la présence de terrains houillers particulièrement sujets à l'érosion et à cause de la migration des méandres de la rivière. S'ajoutant à d'autres obstacles – îles, crues, sécheresses, gel, mauvais état des chemins de halage... ces dériva-tions ne facilitaient pas la navigation et pouvaient être à l'origine de conflits entre bateliers et « usiniers ».

Olivier Latteur – Carole Ledent – Isabelle Parmentier

14. « Aux bords de la Sambre » Eau-forte retouchée à la main, par J. Lenning, 1856. Bibliothèque royale de Belgique, Cabinet des Estampes, S II 12914.

Rivière peu profonde, la Sambre n'est longtemps navigable que des environs de La Buissière (un peu en amont de Thuin) à Namur, et, de surcroît, au moyen de bateaux à fonds plats, ne dépassant pas les 20 mètres de long, appelés sambroises, sambresses ou encore sambrèzes. De nombreux gués permettent de la traverser à pied, surtout en période d'étiage, tel qu'on peut le voir sur cette œuvre du peintre-graveur J. Linning. Cet accès aisé a permis de multiplier les usages de la rivière, tant domestiques que professionnels, facilitant la baignade, l'abreuvement des bestiaux, le puisage de l'eau pour les besoins artisanaux... Lors de la régularisation et de la canalisation du cours d'eau, les berges ont été en maints endroits réaménagées et sont devenues plus raides et, de ce fait, moins accueillantes pour les différentes strates animales et végétales colonisant la rivière. Une recomposition des berges « naturelles », sur quelques sections bien définies, permettrait de retrouver une certaine diversité biologique.

Olivier Latteur – Carole Ledent – Isabelle Parmentier

15



15. Paysage nocturne vers l'embranchement avec la Sambre du canal de Charleroi à Bruxelles (Dampremy), photographie, vers 1990. Collection SPW.

Parmi tous les paysages que les voies navigables contribuent à façonner, on ne peut manquer de réserver une place aux paysages nocturnes. C'est notamment le cas de celui qui, éclairant le plateau, encadre le canal de Bruxelles à Charleroi dans le secteur de Feluy et parmi ses champs de raffinerie. Ainsi de la grande torchère qui s'aperçoit à plus de dix kilomètres à la ronde. Ainsi surtout des innombrables lumières également visibles de loin et qui éclairent les installations industrielles posées de part et d'autre du canal. Le paysage de la nuit devient de cette manière plus évocateur encore que le paysage diurne. Le port de Dampremy mêle ainsi les lumières et les rougeoiements de la sidérurgie aux nuages et aux innombrables reflets de l'eau. Et l'on ne peut manquer, à ce spectacle, de penser à Paulus et à toute la création picturale qui s'est efforcée, dès l'aube du XX^e siècle, de fixer les impressions de ce paysage d'eau, de machines et de fumées sous les nuages noirs de cieus incertains.

14

